

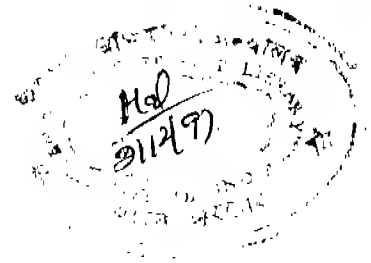


भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY



सं० 53]

नई दिल्ली, सोमवार, सितम्बर 29, 1997/आश्विन 7, 1919

No. 53]

NEW DELHI, MONDAY, SEPTEMBER 29, 1997/ASVINA 7, 1919

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 29 सितम्बर, 1997

फा. सं. पी आर-14018/10/97-पीजी:—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, संलग्न अनुसूची के अनुसार एतद्वारा दर की मात्रा में संशोधन करता है।

इस संबंध में किए जाने वाले विनियमनों को अंतिम रूप देने के बाद इस दर (इन दरों) की समीक्षा की जाएगी। तथापि, ऐसी समीक्षा, भावी तारीख से ही प्रभावी होगी।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. पीआर-14018/10/97-पीजी (टैम्प)

दुबई अमीरात ट्रेडिंग एजेंसी

— आवेदक

विरुद्ध

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास

— संबंधित पत्तन

आदेश

(22 अगस्त, 1997 को पारित)

यह मामला शुष्क बल्क कार्गो हेतु ट्रांशिपमेंट (ह्वारफेज) भार और पत्तन शुल्क, पायलटेज आदि के लिए मदर जलयान पर समेकित प्रभार के नियतन के लिए दुबई अमीरात ट्रेडिंग एजेंसी से प्राप्त आवेदन से संबंधित है।

2. इस मामले पर प्राधिकरण की तीसरी बैठक में पहले विचार किया गया था। यह नोट किया गया कि यह आवेदन मदर जलयान से डाटर जलयान पर कार्गो उतराई के लिए फ्लोटिंग क्रेन के शुरू किए जाने के सदर्थ में था।

3. इसके बाद भारतीय राष्ट्रीय जहाज मालिक संघ से इस आशय की आपत्ति प्राप्त हुई है कि यदि शुष्क बल्क कार्गो के लिए प्रचालन को हल्का बनाने हेतु ऐसी रियायत दी जाती है तो इससे फ्लोटिंग क्रेन रखने वाले प्रचालक को एकाधिकार की हैसियत मिल जाएगी और व्यापार में लगे अपने-अपने जलयानों तथा अन्य जलयानों में भेद-भाव उत्पन्न हो जाएगा। प्राधिकरण ने इस आपत्ति को नोट कर लिया है। यह आपत्ति इस कारण से तर्कसंगत नहीं पाई

गई कि यदि इसे स्वीकार कर लिया गया तो उसका अभिप्राय यह होगा कि कोई व्यक्ति/पक्षकार कोई नया कार्य तब तक शुरू नहीं कर सकता जब तक कि दो या तीन व्यक्ति/पक्षकार भी एक ही साथ ऐसा करना शुरू न कर दें। यह कभी भी तर्कसंगत नहीं हो सकता और न ही यह एक व्यावहारिक प्रस्ताव है। जब समय की मांग यह है कि पत्तनों की क्षमता और प्रचालन दक्षता में वृद्धि की जाए तो यथास्थिति बनाए रखने पर जोर देना किसी के भी लिए पुराना और अतार्किक होगा। इस बात को मान्यता देनी होगी कि कोई भी चीज किसी भी अन्य प्रचालक को समान प्रकार की या बेहतर सुविधाओं को प्रारंभ करने से रोक नहीं सकती। इस संदर्भ में यह भी नोट करने योग्य है कि विजागपटम वाणिज्य मंडल और उद्योग ने अपने 15 जून, 97 के पत्र, जिसे प्राधिकरण के अध्यक्ष को विशाखापत्तनम दौरे के दौरान व्यक्तिगत तौर पर दे दिया गया था, में आवश्यक कार्य करने के लिए उक्त मामले की सिफारिश की थी।

4.1 अध्यक्ष और सदस्य (जे पी एस) ने विशाखापत्तनम में अपने दौरे के दौरान इस क्रेन के प्रचालन को देखा था। पत्तन सुविधाओं को बढ़ाने की आवश्यकता के संदर्भ में जब इस मामले पर विचार किया गया तो प्राधिकरण, ऐसी अभिन प्रथाओं को शुरू करने के लिए तत्पर था। वास्तव में प्राधिकरण की राय में स्वयं पत्तन न्यासों को अपनी क्षमता बढ़ाने के लिए ऐसे विकास पर ध्यान देना चाहिए।

4.2 विशाखापत्तनम में पूर्वोक्त दौरे के दौरान पत्तन प्राधिकारियों और आवेदक के साथ इस मामले में “स्थल पर” विचार-विमर्श किया गया था। उस समय विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के यातायात प्रबंधक ने निम्नलिखित शर्तें रखी थीं :—

- (i) क्रेन में स्वनोदन व्यवस्था होगी।
- (ii) आवेदक, बंदरगाह के भीतर स्थायी पार्किंग स्थल के लिए नहीं कहेगा।
- (iii) जब इस्तेमाल में न हो, फ्लोटिंग क्रेन को बंदरगाह से हटाया जाएगा।
- (iv) विशाखापत्तनम पत्तन न्यास का, संदर्भगत बाहरी बंदरगाह बर्थ में जाने के लिए वरीयता दावा रखने वाले कुछ सार्वजनिक क्षेत्र के प्रति संविदाजन्य दायित्व है।

4.3 आवेदक की ओर से निम्नलिखित विशिष्ट प्रतिक्रियाएं दी गईं :—

- (i) स्व नोदन पहले ही संस्थापित की जा चुकी हो।
- (ii) यदि बंदरगाह के भीतर पार्किंग लाट आबंटित करना बी पी टी के लिए संभव न हो तो आवेदक इसे शर्त के रूप में दृष्टांत नहीं देगा।
- (iii) जब इस्तेमाल में न हो, क्रेन को बंदरगाह से हटा लिया जाएगा।
- (iv) आवेदक, बी पी टी के पहले संविदाजन्य दायित्वों के होने से दूसरों के वरीयता वाले बर्थिंग दावों को प्रस्तुत करेगा।

5. यह बात उल्लेखनीय है कि ऐसी सुविधा के चालू हो जाने से अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होने के अतिरिक्त बी पी टी द्वारा हैंडल किए जा रहे कार्गो में दोगुनी वृद्धि होगी। महत्वपूर्ण बात यह है कि इस पत्तन को होने वाली ये उपलब्धियां पत्तन की तरफ से बिना किसी निवेश की होंगी। इसी कारण यह सहमति हुई थी कि विशेष प्रभार के नियतन के लागू होने में जोर दिया जाएगा। ऐसी विशेष व्यवस्था कोई असामान्य बात नहीं रही है। अन्य पत्तनों द्वारा उनका विस्तार किए जाने की सूचना मिली है। स्वयं बी पी टी भी क्रूड तेल के मामले में ऐसा करता रहा है। उल्लेखनीय है कि वर्तमान मामले से भिन्न तेल के मामले में बी पी टी ने पर्याप्त मात्रा में निवेश किया था।

6. तत्पश्चात् बी पी टी ने दिनांक 29 जून, 97 के अपने पत्र के अनुसार ई टी ए द्वारा फ्लोटिंग क्रेन लगाए जाने की व्यवस्था के बारे में अपनी स्वीकृति की पुष्टि कर दी थी। वास्तव में उन्होंने यह भी कहा था कि “पत्तन न्यास सामान्यतः नए कार्गो और विशेष रूप से शुष्क कार्गो का स्वागत करता है”। तथापि, उन्होंने “शुष्क बल्क कार्गो के ट्रांशिपमेंट प्रचालन अर्थात् मदर जलयान पर और कार्गो ट्रांशिपमेंट तथा अन्य पत्तन पर ढोए गए कार्गो के लिए समेकित प्रभार के नियतन की साध्यता” की जांच करने के लिए अनुरोध किया था।

7. उपर्युक्त तथ्यों के आलोक में बी पी टी को केवल दरों के मुद्दों पर उत्तर देना था। प्राधिकरण को यह बता दिया गया था कि इसे वे अपने बोर्ड के अनुमोदन से शीघ्र कर देंगे। किंतु बार-बार स्मरण कराए जाने के बाद भी बी पी टी ने इस मुद्दे पर कोई उत्तर देने की परवाह नहीं की। प्राधिकरण इस चुपकी को गैर अनुमोदन समझता है और वास्तव में इसे अवज्ञा के रूप में मानता है। यदि इस धारणा को चलने दिया गया तो पत्तन न्यासों के लिए प्राधिकरण के कार्यों को निष्प्रभावी कर देने की संभावनाएं सुगम हो जाएंगी। दरों के वास्तविक निर्धारण पर कोई एक पक्षीय निर्णय न लेने के अपने पहले रुख के बावजूद प्राधिकरण ने बी पी टी से कोई उत्तर प्राप्त न होने कारण, इस मामले को अंतिम निपटान के लिए विचार किया।

8.1 जहां तक “समेकित प्रभार” का प्रश्न है, बी पी टी इसे स्वीकार करते हुए क्रूड तेल के मामले में प्रति “काल” 4.25 लाख रु. प्रभार लगा रहा था। गणना के लिए इसे आधार मानते हुए आवेदक ने पत्तन शुल्क, पायलटेंज शुल्क, बर्थ किराया प्रभार, रात्रि और अवकाश प्रभार आदि सहित प्रति ट्रांशिपमेंट प्रचालन के लिए 3.50 लाख रु. के “समेकित प्रभार” का प्रस्ताव किया था। जैसा कि प्राधिकरण ने 23 जुलाई, 97 की अपनी बैठक में यह अवलोकन किया था, ई टी ए फ्लोटिंग क्रेन के मामले से भिन्न तेल के मामले में बी पी टी ने पर्याप्त निवेश किया था। इस पृष्ठभूमि में “समेकित प्रभार” का इस मामले में निम्नतर होने के बारे में कोई विवाद नहीं हो सकता। बी पी टी से किसी निवेश के अभाव में आवेदक की गणना को स्वीकृत न किए जाने का कोई कारण नहीं दिखता। वास्तव में जब इस विषय पर “स्थल पर” चर्चा हुई तो बी पी टी की तरफ से यह कहा गया था कि अपेक्षाकृत अधिक यातायात को प्रोत्साहित करने के लिए दरों के एक स्लाइडिंग मान की अवधारणा स्वीकार्य है, फिर भी प्राधिकरण इस समय ब्यौरे के परिकलन में समर्थ नहीं है।

8.2 जहां तक अन्य पत्तनों के लिए भेजे जाने वाले कार्गो के रियायती घाट भाड़ा का प्रश्न है, आवेदक ने तेल के लिए निर्धारित दर का एक चौथाई

प्रभार का प्रस्ताव किया है। वी पी टी ने तेल के साथ ऐसी तुलना पर इस आधार पर आपत्ति की है कि तेल के मामले से भिन्न इसमें थ्रूपुट के उच्च स्तर की कोई गारंटी नहीं है। आवेदक का विरोध इस संदर्भ में स्वीकार करना होगा कि जब तक पत्तन विशेष सुविधाओं का आश्वासन नहीं देता है, प्रचालक के लिए दीर्घकालीन आधार पर योजना बनाना और गुणता को दृढ़तापूर्वक बनाए रखना संभव नहीं होगा। अब जब प्रक्रिया औपचारिक तौर पर स्थापित करवाई जा रही है, आवेदक के लिए प्रचालन के प्रारंभिक चरण में प्राप्त किए जाने वाले अनुभव के आधार पर शुष्क बल्क कार्गो के आश्वासित थ्रूपुट के बारे में वी पी टी के प्वाइंट को पूरा करना संभव होगा। वास्तव में जब ऐसी स्थिति आती है, जैसा कि वी पी टी ने उल्लेख किया है, तो दरों के स्लाइडिंग मान की दृष्टि से भी विचार करना संभव हो सकता है। किंतु जैसा कि अब है, घाट दर को बिल्कुल निम्न (काल्पनिक) रखना समुचित नहीं होगा। ऐसी दशा में प्राधिकरण ऐसा दर निर्धारित करना चाहता है जो कूड तेल के लिए प्रभारित किए जा रहे दर का लगभग आधा हो। चूंकि कूड तेल का दर प्रति 1,000 लीटर 8.50 रु. होने की सूचना है, अतः इस मामले में घाट प्रभार प्रति 1,000 कि.ग्राम 4.00 रु. हो सकता है।

8.3 इस सुविधा का इष्टतम उपयोग करने के लिए क्रेन से यह आशा की जाएगी कि वह निष्पादन का कुछ न्यूनतम मानक रखेगी। इसके लिए मार्च-अप्रैल, 97 के दौरान प्रचालनों के समय पर प्राप्त अनुभव निर्देशक घटक के रूप में होगा। उस अवधि में प्रति-दिन सर्वोत्तम निष्पादन को न्यूनतम निष्पादन स्तर के रूप में माना जा सकता है। वी पी टी से किसी निवेश के अभाव में प्राधिकरण ऐसे मानदंडों से पीछे हटने को विवश है।

8.4 कम निष्पादन अथवा अनुचित निष्क्रियता के लिए दंड, तेल के संदर्भ में निर्धारित दंड के 14/17 अनुपात में होगा।

9. आवेदक ने इन प्रभारों को पूर्व तारीख से लागू करने के लिए अनुरोध किया है। प्राधिकरण को पूर्व तारीख से अपने आदेशों को लागू करने के अधिकार के मुद्दे पर मांगी गई विधिक राय अभी तक उपलब्ध नहीं हो पाई है। जैसे ही विधिक राय उपलब्ध हो जाएगी, इस मुद्दे को पुनः विचारार्थ फिर खोला जाएगा।

10. यह मामला नई सुविधा के शुरू किए जाने के बारे में है। जैसा कि पहले ही कहा गया है, कार्गो को हैंडल करने के लिए इस प्रक्रिया में एक अभिनव प्रयोग की बात है। इस समय अभी यह संभव नहीं है कि इस नई व्यवस्था की सभी जटिलताओं पर विचार करने की उम्मीद की जाए। अतः प्राधिकरण, छह महीने बाद स्थिति की समीक्षा करेगा ताकि प्राप्त हुए अनुभव के आलोक में आवश्यकता होने पर समुचित परिवर्तन किया जा सके।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 29th September, 1997

F. No. PR—14018/10/97-TAMP.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby amend the Scale of Rates as in the schedule appended hereto.

The rate(s) is (are) liable to be reviewed after finalisation of the Regulations to be made in this behalf. The effect of such a review will, however, be only prospectively operational.

S. SATHYAM, Chairman

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. PR-14018/10/97-PG(TAMP)

Emirates Trading Agency of Dubai

... Applicant

Vs.

The Visakhapatnam Port Trust

... The Port concerned

ORDER

(Passed on this 22nd day of August 1997)

This case relates to an application from the Emirates Trading Agency of Dubai for fixation of transshipment (wharfage) charges for dry bulk cargo and consolidated charges on mother vessel for port dues, pilotage, etc.

2. This case was earlier considered in the Third Meeting of the Authority. It was noted that this application was made with reference to introduction of a floating crane for offloading cargo from a mother vessel to a daughter vessel.

3. Since then, an objection has been received from the Indian National Shipowners' Association to the effect that, 'in case such a concession is granted for lightening operations for dry bulk cargo, it would lead to granting a monopolistic position to the operator owning the floating crane and would result in discrimination of their vessels and other vessels engaged in the trade'. The Authority has taken note of this objection. This objection is not found tenable for the reasons that, if accepted, it will mean that no person/party can introduce any new development unless two or three persons/parties also do so simultaneously. This can never be a reasonable or (even) a practicable proposition. When the need of the hour is to increase capacities and operational efficiencies of ports, it will be anachronistic and unreasonable for anyone to insist on maintenance of status quo. It has to be recognised that nothing prevents any other operator from introducing a similarly or better facility. In this context, it is also noteworthy that the Vizagapatam Chamber of Commerce and Industry, in its communication dated 15 June 97, personally handed over to the Chairman of the Authority during his visit to Visakhapatnam, had recommended the said case for 'doing the needful'.

4.1 The Chairman and Member (JVS) had seen the operation of this crane during their visit to the VPT. In the context of the need to augment port capacities, when it earlier considered the case, the Authority was inclined to consider favourably introduction of such innovative practices. In fact, in the opinion of the Authority, the Port Trusts themselves should be taking up such developments for augmenting their capacities.

4.2 During the aforesaid visit to the VPT, there was a discussion on-site about this case with the port authorities and the applicant. The Traffic Manager of the VPT had then raised the following conditions :

- (i) The crane shall have self-propelling arrangements.
- (ii) The applicant shall not ask for a permanent parking lot inside the harbour.
- (iii) When not in use, the floating crane shall be moved out of the harbour.
- (iv) The VPT has contractual obligations towards some Public Sector Undertakings who will have a preferential claim for access to the outer harbour berth in reference. The applicant shall submit to such preferential berthing claims arising out of the contractual obligations.

4.3 The following specific responses were given from the side of the applicant.

- (i) Self-propelling arrangements had already been installed.
- (ii) If it is not possible for the VPT to allot a parking lot inside the harbour, the applicant will not make it a condition precedent.
- (iii) When not in use, the crane will be moved out of the harbour.
- (iv) The applicant will submit to preferential berthing claims of others flowing from earlier contractual obligations of the VPT.

5. It is noteworthy that operation of such a facility will (doubly) add to the cargo handled by the VPT besides yielding additional revenue. Significantly, these gains accrue to the port against no investment at all from their side. That being so, it was agreed, there would be force in the application for fixation of special charges. Such special arrangements have not been uncommon. Other ports are reported to have been extending them. Even the VPT itself has been doing so in the case of crude oil. Significantly, unlike in the present case, in the case of oil, the VPT had made substantial investments.

6. Subsequently, vide its communication dated 29th June 97, the VPT had confirmed its acceptance of the arrangement relating to deployment of the floating crane by the ETA. In fact, they had even stated that the "Port Trust welcomes the new cargo in general, particularly the dry bulk cargoes". However, they had requested for time to examine 'the feasibility of fixation of consolidated charges for transshipment operations of dry bulk cargoes, i.e., on mother vessel and on cargo transhipped and carried to other port'.

7. In the light of what has been stated above, the VPT had only to reply on the point of rates. This, the Authority was given to understand, would be done soon with their Board's approval. But, in spite of repeated reminders, the VPT had not cared to send any reply on this point. The Authority views with disapproval such reticence of the VPT and regards it really as reflective of its recalcitrance. If this tendency is allowed to prevail, it will provide easy scope for Port Trusts to nullify the Authority's functions. Notwithstanding its earlier stand of not taking any unilateral decisions on actual determination of rates, in the absence of replies from the VPT, therefore, the Authority proceeded to consider this case for final disposal.

8.1 As regards 'consolidated charges', admittedly, the VPT had been charging Rs. 4.25 lakhs per call in the case of crude oil. Keeping this as the basis for calculation, the applicant had proposed a 'consolidated charge' of Rs. 3.50 lakhs per transshipment operation including port dues, pilotage fee, berth hire charges, night and holiday charges, etc. As observed by the authority in its meeting on 23 July 97, unlike in the case of the ETA floating crane, in the case of oil, the VPT had made substantial investments. In this backdrop, there can be no dispute about the 'consolidated charges' being lower in this case. In the absence of any inputs from the VPT, there is no reason why the applicant's calculation cannot be accepted. In fact, when this subject was discussed on site, there was a mention from the side of the VPT that there could even be a prescription of a sliding scale of rates for encouraging greater traffic. Although the idea of a sliding scale of rates is acceptable, the Authority is not able at this stage to work out the details.

8.2. As regards concessional wharfage charge for cargo destined for other ports, the applicant has proposed one fourth of the rate prescribed for oil. The VPT has objected to such comparisons with oil on the ground that, unlike in oil, there is no guarantee of high levels of throughput. The applicant's contention has to be conceded in this context that unless the port assures provision of special facilities it will not be possible for the operator to plan on a long-term basis and firm up on quantities. Now that the process is getting established formally, it shall be possible for the applicant, based on the experience to be gained in the early phase of operation, to meet the VPT's point about assured throughput of the dry bulk cargo. In fact, when such a situation emerges, as indicated by the VPT, it may even be possible to think in terms of a sliding scale of rates. But, as of now, it may not be appropriate to pitch the (notional) wharfage rate too low. In the event, the Authority is inclined to prescribe a rate nearly half of what incharged for crude oil. Since the rate for crude oil is reported to be Rs. 8.50 per 1,000 litres, the concessional wharfage charge in this case can be Rs. 4.00 per 1,000 kg.

8.3. In order to optimise utilisation of this facility, the crane will be expected to maintain some minimum standards of performance. For this purpose, the experience gained at the time of operations during March-April 97 shall serve as a guide. The best performance per day of that period can be taken to serve as the minimum performance standard. In the absence of any input from the VPT, the Authority is compelled to fall back upon such yardsticks.

8.4. Penalties for under-performance or unjustified idling will be in the 14/17 ratio of the penalties prescribed with reference to oil.

9. The applicant has requested for enforcement of these charges with retrospective effect. The legal advice sought on this issue about the power of the Authority to give retrospective operation to its orders has not yet become available. That being so, the order at present will only have prospective application. As and when the legal advice becomes available, this issue will have to be reopened for reconsideration.

10. This is a case of introduction of a new facility. As already stated, this involves an innovative approach to handling of cargoes. It is not possible at this stage to anticipate all the implications attendant to this new arrangement. The Authority will, therefore, like to review the position after six months to order appropriate changes that may be found necessary in the light of the experience gained.

S. Sathyam, Chairman

2445C/197-2

